



**ALLOCUTION D'OUVERTURE DE M. ASSAD KOTAITE, PRÉSIDENT DU CONSEIL
DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI),
À LA DOUZIÈME SESSION DE LA DIVISION DE FACILITATION (FAL/12)**

(Le Caire, Égypte, le 22 mars 2004)

Au nom du Conseil et du Secrétaire général, je vous souhaite à tous la bienvenue à la douzième session de la Division de facilitation. Je voudrais également exprimer à Son Excellence le Maréchal Ahmed Mohamed Shafik, Ministre de l'aviation civile de l'Égypte, et par son entremise au Gouvernement de la République arabe d'Égypte, ma profonde reconnaissance et mes sincères remerciements pour l'accueil de cette session de la Division de facilitation et, surtout, pour l'hospitalité cordiale qui nous est réservée. Je ne doute pas que les excellents services et installations fournis contribueront grandement au succès de nos délibérations. C'est pour nous un véritable privilège de nous trouver dans cette ville, l'une des cités du monde les plus exaltantes et les plus riches en histoire.

Le monde de l'aviation a beaucoup changé depuis la dernière session de la Division en 1995. Le transport aérien mondial vient à peine de sortir de la période la plus turbulente de son histoire, marquée par les effets conjugués des événements tragiques du 11 septembre 2001, du ralentissement abrupt de l'économie mondiale et, plus récemment, de l'éclosion du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) dans les régions Asie et Pacifique, qui a fortement perturbé le transport aérien dans cette partie du globe. L'économie mondiale entame maintenant sa remontée. La reprise du commerce et de la production industrielle s'accroît dans les principales régions, notamment l'Asie et le Pacifique qui ont regagné une partie de leur force économique. Le trafic aérien a poursuivi son expansion, malgré quelques reculs temporaires récents, et l'on peut s'attendre à un taux de croissance annuel de l'ordre de 4 % en 2004 et, à compter de 2005, à un retour graduel aux courbes de croissance habituelles.

Le rétablissement continu du transport aérien dépend des performances économiques et de l'absence de nouveaux actes d'intervention illicite contre l'aviation civile. Sur ce deuxième point, nous reconnaissons que les défis en matière de sécurité nationale sont devenus infiniment plus complexes. Outre les menaces habituelles de contrebande, d'immigration illégale, de documents frauduleux et de détournements d'avions, il nous faut désormais faire face à de nouvelles menaces émergentes posées par le terrorisme international, comme par exemple l'utilisation d'aéronefs comme armes de destruction massive ou les tentatives de destruction d'aéronefs au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPAD).

J'ai mentionné, à maintes occasions, qu'il faudrait envisager l'établissement d'un régime de contrôle universel du MANPAD inspiré du système qui a pu être mis sur pied pour les explosifs plastiques en 1991. J'ai également souligné que l'OACI et les Nations Unies devraient coopérer étroitement à la création d'un tel régime de contrôle. En ce moment où les États membres cherchent d'urgence les moyens de renforcer leurs frontières et d'améliorer la sécurité de l'aviation civile, il importe plus que jamais d'obtenir un consensus pour réaliser l'harmonisation et l'interopérabilité à l'échelle universelle. L'idée peut les séduire à court terme, mais je pense que les États devraient résister à la tentation d'imposer de nouvelles exigences de sûreté de façon unilatérale, sans tenir pleinement compte des répercussions sur les systèmes des autres États. Un bon filet de sécurité mondial ne peut être bâti que sur une base mondiale, maille par maille, en veillant à ce que même la maille la plus faible soit suffisamment forte pour dissuader les terroristes.

C'est dans ce contexte que la Division de facilitation peut jouer un rôle stratégique dans l'unification de la communauté aéronautique mondiale dans la réalisation d'un objectif commun. En tant que participants à la Division, vous représentez un vaste éventail de disciplines — politiques de l'aviation civile, douane, immigration, passeports, quarantaine, santé publique, pour n'en citer que quelques-unes. Vous avez tous à vous occuper, directement ou indirectement, de mesures de contrôle, dont l'objectif est la sécurité, sous toutes les formes : sécurité des frontières nationales, sécurité des sources de revenus, sécurité des bâtiments aéroportuaires et des aéronefs, et, bien entendu, sécurité des personnes et des marchandises acheminées par les services de transport aérien. Ces sont là des aspects vitaux de notre société mondiale. En même temps, nous avons tous le même objectif commercial qui est de fournir des produits de transport aérien sûrs et ponctuels. Il nous faut donc faire tout notre possible pour améliorer l'efficacité et l'efficacité des mesures de contrôle que nous établissons et mettons en œuvre. Au cours des prochains jours, votre mission sera d'élaborer, d'approuver et de recommander des normes concernant de telles mesures et procédures, afin que nous puissions améliorer sans cesse l'interopérabilité à l'échelle mondiale.

Les recommandations que vous aurez à formuler sont de deux types. Les recommandations de type A, visant à amender les normes et les pratiques recommandées de l'Annexe 9, feront l'objet de la procédure habituelle de mise à jour des Annexes de l'OACI, en vue de l'intégration des amendements dans la prochaine édition de l'Annexe 9. Les recommandations de type B, concernant des mesures autres que les amendements d'Annexes, feront l'objet d'un processus moins long d'adoption par le Conseil. L'ensemble des recommandations de types A et B constituera la base de la politique de l'OACI et orientera le programme de facilitation pour les dix prochaines années.

La tâche qui vous attend est pleine de défis. Dans le climat actuel de contrôle de sécurité accru, le soutien d'un produit de transport aérien viable appelle l'adoption d'approches nouvelles dans les domaines des contrôles frontaliers et de la sûreté de l'aviation. Le monde est certainement devenu plus dangereux, mais les encombrements, la lenteur des formalités, les longues files d'attente, la confusion et le désordre ne sont guère propices à une sécurité optimale. Le monde a tourné son regard vers l'OACI dont il attend orientations et solutions, et c'est cette session qui aidera l'Organisation à préciser ces orientations et à formuler ces solutions.

Vos débats porteront sans nul doute sur la technologie et sur l'Internet. Ces outils remarquables ont déjà modifié de fond en comble nos méthodes de travail dans le domaine de la facilitation. Pour les États, il ne s'agit plus de savoir s'il convient d'adopter la technologie de l'information dans leurs systèmes d'inspection, mais plutôt de quelle façon et à quel rythme ils pourront l'intégrer. Les documents de voyage lisibles à la machine ou MRTD, de haute qualité et dotés de fonctions d'identification biométrique, sont devenus indispensables à la sécurité, à la lutte contre le terrorisme et à la facilitation à l'échelle mondiale.

L'ampleur des défis est tout aussi impressionnante. En 2003, les compagnies aériennes du monde ont transporté plus de 1,6 milliard de passagers et quelque 30 millions de tonnes de marchandises à bord de leurs vols réguliers. Comment pouvons-nous mettre au point un «système intelligent» pour faciliter l'écoulement du trafic aux aéroports, un «contrôle de sécurité intelligent» et un «filtrage intelligent», tout en évitant l'imposition de procédures que certains pourraient trouver dégradantes? Pouvons-nous trouver un équilibre satisfaisant entre sécurité et respect de la vie privée? Quelles sont les meilleures façons de partager méthodes et renseignements? Le fait que nous nous posons ces questions témoigne de la complexité et de la portée croissantes de l'aviation civile. Notre réflexion ne peut plus se limiter aux structures et aux méthodes de travail traditionnelles. Il est temps de forger de nouvelles relations entre les gouvernements, l'industrie, la recherche et d'autres représentants de la société civile, afin de porter la sécurité et la sûreté de l'aviation à des niveaux encore plus élevés.

Depuis 60 ans, sous la direction de l'OACI, les États membres de l'Organisation et les autres membres de la communauté de l'aviation mondiale ont coopéré activement à la création d'un système mondial de transport aérien sûr et sans danger, en veillant à ce que les mouvements transfrontières puissent se faire de la façon la plus efficace possible. Votre responsabilité collective au sein de la Division est de poursuivre cette tâche et d'établir de nouvelles normes et des politiques à long terme qui nous permettront de faciliter l'écoulement du trafic aux aéroports, de limiter voire d'éliminer les inconvénients pour les passagers et de faire face efficacement à toutes nouvelles menaces à la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale.